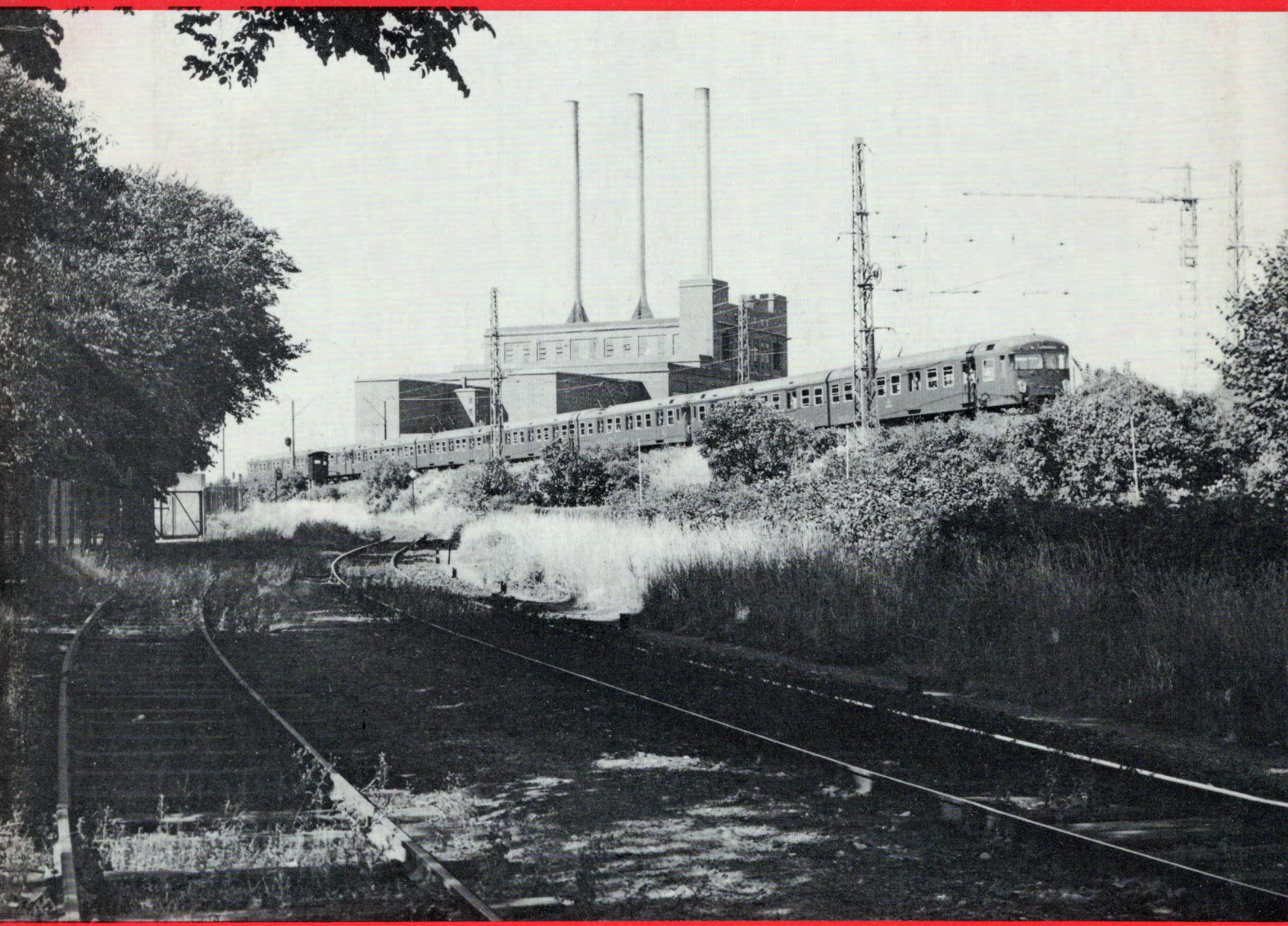
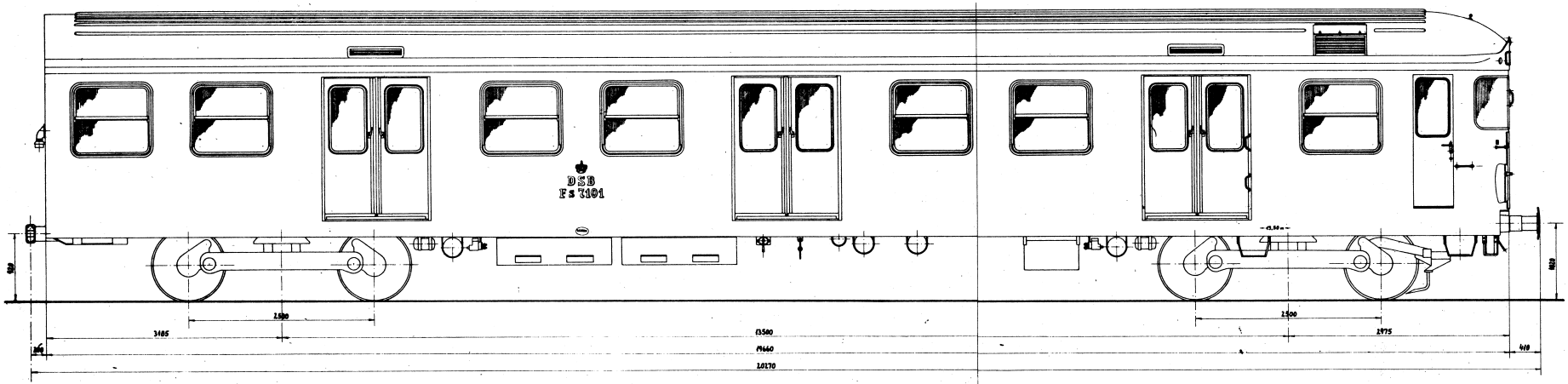
DSB's S-TOG

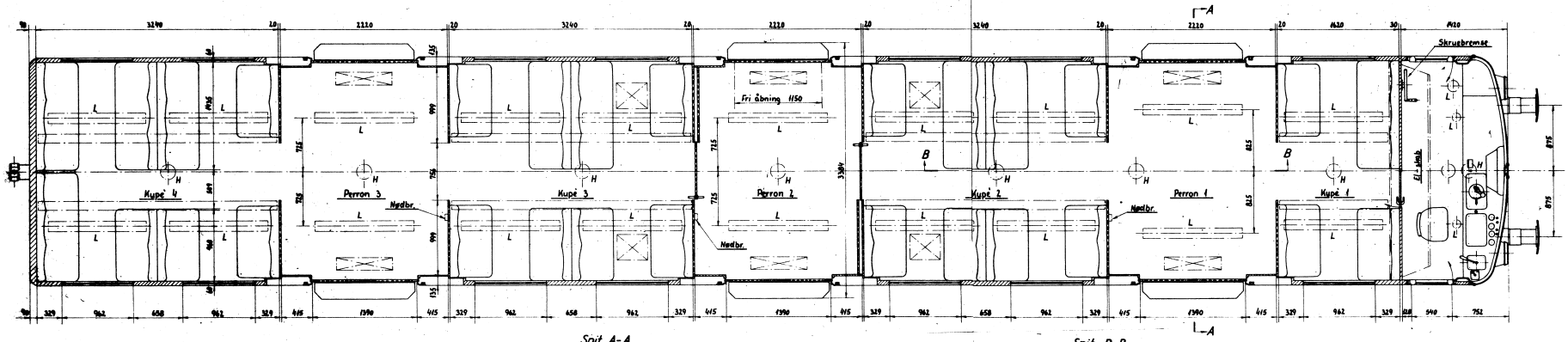
De københavnske S-baner og deres rullende materiel

af James Steffensen

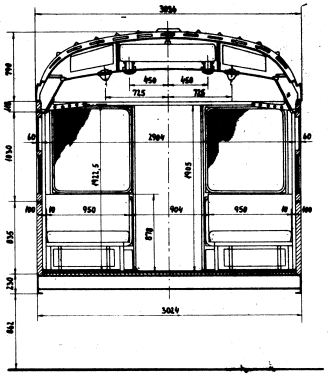


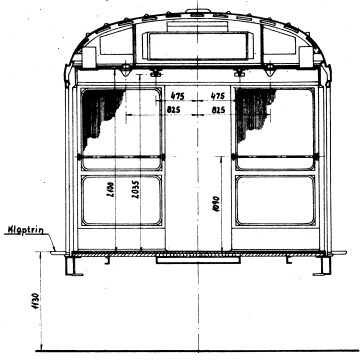
SIGNALPOSTENS FORLAG 1971



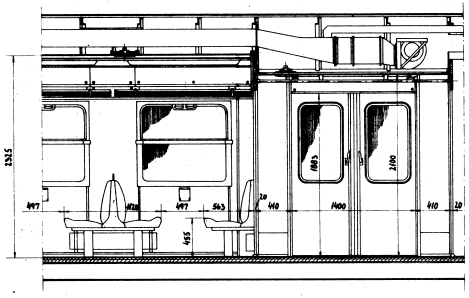


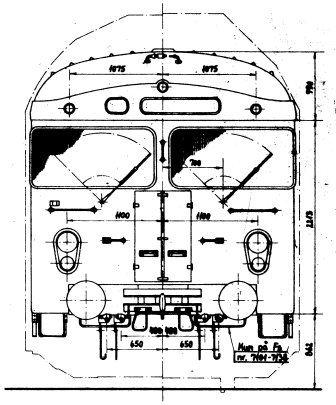
Snit A-A





Snit B-B





DSB's S-TOG

De københavnske S-baner og deres rullende materiel
af James Steffensen

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Kort over S-banenettet	2
Indledning, historie	3
Driftsforhold	5
Det rullende materiel	7
Tabel, 1. levering	10
Tabel, 2. levering	12
Tabel, 3. levering	15
Tabel, 4. og 5. levering	16
Tabel, 6. levering	18
Tabel, 7. levering	19
Tabel, 8. levering	20
Tabel, 9. levering	21
Tabel, 10. levering	22
Tabel, 11. levering	23

På omslagets indersider finder De tegninger i HO af „gammel" motorvogn og „ny" styrevogn. På midtarket tegninger i O af „ny" motorvogn og „gammel" styrevogn.

Forsidefoto er taget 9/8 1969 og viser et nyt 8-vognstog ved Vordingborggade. Sporet helt til venstre er til Østre Gasværk, og sporet midt i billedet er godsforbindelsesbanen. Bagsidefoto er lånt fra DSB's reklametjeneste og viser et gammelt 4-vognstog ved Sorgenfri.

Tegningerne er gengivet med tilladelse fra Frichs ⅛, Scandia ⅛ og DSB.

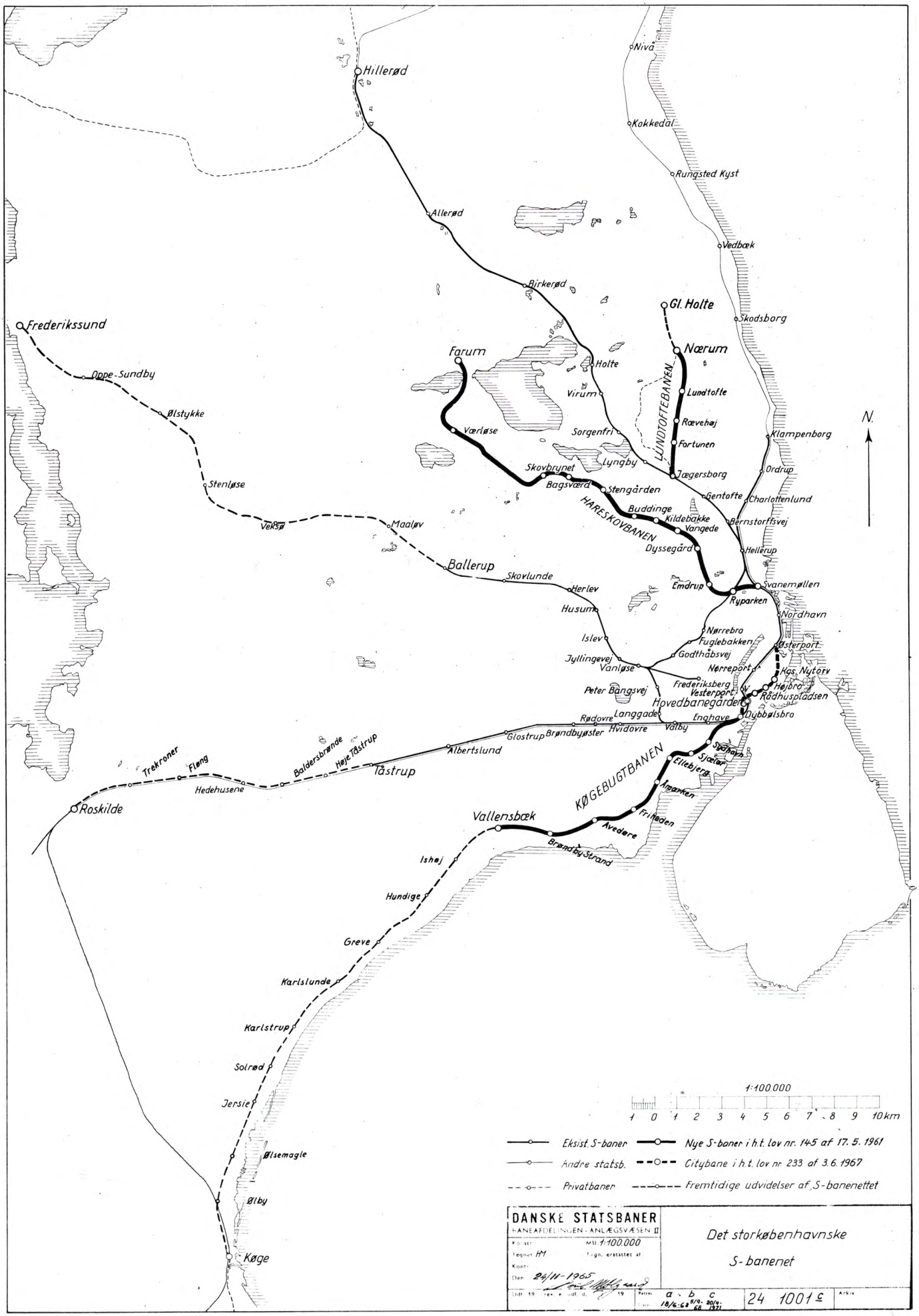
Alle fotos på nær bagsidebilledet er taget af forfatteren.

Tryk: Lantow & Co.

© SIGNALPOSTENS FORLAG 1971

Dalbyvej 12 . 2700 Brønshøj . Tlf. (01) 71 79 03

Eftertryk **ikke** tilladt


Hillerød
Niva
Kokkedal
Rungsted Kyst
Allerød
Vedbæk
Birkerød
Gl. Holte
Skodsborg
Frederikssund
Farum
Nærum
Holte
Oppe-Sundby
Virum
LUNDTOFTEBANEN
Lundtofte
Ølstykke
Rævehøj
Værløse
Sorgenfri
Fortunen
Klampenborg
N.
Lyngby
Skovbrynet
Jægersborg
Ordrup
Stenløse
Bagsværd
Stengården
Gentofte
Charlottenlund
HARESKOVBANEN
Buddinge
Kildebakke
Vangede
Bernstorffsvej
Veksø
Maaløv
Dyssegård
Hellerup
Ballerup
Skovlunde
Herlev
Emdrup
Svanemøllen
Ryparken
Husum
Nordhavn
Nørrebro
Islev
Fuglebakken
Østerport
Godthåbsvej
Jyllingevej
Vanløse
Nørreport
Kgs. Nytorv
Frederiksberg
Vesterport
Højbro
Peter Bangsvej
Rådhuspladsen
Hovedbanegården
Langgade
Rødovre
Enghave
Dybbølsbro
Glostrup
Brøndbyøster
Hvidovre
Valby
Albertslund
Sydhavn
Sjælør
Trekroner
Fløng
Baldersbrønde
Høje Tåstrup
Tåstrup
Ellebjerg
KØGEBUGTBANEN
Hedehusene
Åmarken
Roskilde
Vallensbæk
Frihaden
Avedøre
Brøndby Strand
Ishøj
Hundige
Greve
Karlslunde
Karlstrup
Solrød
Jersie
Ølsemagle
Ølby
Køge
1:100.000
1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 km
Eksist. S-baner
Nye S-baner i h.t. lov nr. 145 af 17. 5. 1961
Andre statsb.
Citybane i h.t. lov nr. 233 af 3.6.1967
Privatbaner
Fremtidige udvidelser af S-banenettet
DANSKE STATSBANER
BANEAFDELINGEN - ANLÆGSVÆSEN II
Det storkøbenhavnske
S-banenet
Konstr.
Tegnet HM
Kontr.
Den 24/11-1965
Udt. 19 rev. e udf. d. 19
Pattes a b c
Dato 18/6-68 5/9-68 20/4-1971
24 1001 c
Arkiv

INDLEDNING

Elektrificeringen af jernbaner i Danmark tog sin begyndelse forholdsvis sent, og den omfatter foreløbig kun visse dele af Danske Statsbaners strækninger i og ved København. Disse elektrificerede strækninger sammenfattes sædvanligvis under fællesbenævnelsen "S-baner", hvorved dog bør bemærkes, at strækningen Holte-Hillerød, hvor hovedliniens tog fører 1. vognklasse, formelt ikke betragtes som S-bane.

Samtlige elektrificerede strækninger er nu dobbeltsporede; den samlede driftslængde er for tiden (sommeren 1971) 83,7 km. Den første strækning-prøvekørsel med et elektrisk tog under egen kraft fandt sted den 29. novem-

TABEL 1

ÅBNINGSDATO OG DRIFTSLÆNGDE FOR DE ENKELTE DELSTRÆKNINGER.

Åbnet for elektrisk drift	Strækning	Driftslængde i km.			
		Pågældende strækning		Derpå ialt	
		dobb. spor	enk. spor	dobb. spor	enk. spor
3/4 1934	Frederiksberg-Vanløse-Nørrebro-Hellerup-Klampenborg	15,7	-	15,7	-
15/5 1934	København H-Hellerup	7,8	-	23,5	-
1/11 1934	København H-Enghave	2,3	-	25,8	-
1/11 1934	Enghave-Valby S a)	-	1,6	25,8	1,6
15/5 1936	Hellerup-Holte	11,2	-	37,0	1,6
23/9 1941	2. spor, Enghave-Valby	1,6	÷ 1,6	38,6	0
23/9 1941	Valby-Vanløse	3,4	-	42,0	-
16/5 1949	Vanløse-Herlev b)	5,0	-	47,0	-
16/5 1949	Herlev-Ballerup b)	-	5,6	47,0	5,6
17/6 1953	Valby-Hvidovre	2,4	-	49,4	5,6
17/6 1953	Hvidovre-Glostrup	-	4,9	49,4	10,5
19/5 1963	2. spor, Hvidovre-Glostrup	4,9	÷ 4,9	54,3	5,6
26/5 1963	Glostrup-Tåstrup	6,3	-	60,6	5,6
18/11 1966	2. spor, Skovlunde-Ballerup	2,9	÷ 2,9	63,5	2,7
26/5 1968	Holte-Hillerød	17,5	-	81,0	2,7
31/5 1970	2. spor, Herlev-Skovlunde	2,7	÷ 2,7	83,7	0
	København H-Vallensbæk c)	13,6	-	97,3	-
	Svanemøllen-Farum d)	21,7	-	119,0	-

a) Midlertidig endestation i Valby, jfr. fodnote b til tabel 2.

b) Den elektriske drift mellem Vanløse og Ballerup påbegyndtes officielt ved sommerkøreplanens ikrafttræden søndag den 15/5 1949, men kørslen med elektriske tog var i hele sommerkøreplansperioden, d.v.s. indtil den 1/10 1949, begrænset til hverdage.

c) Ny banestrækning under anlæg, påregnes åbnet for drift i efteråret 1972. Ved kørsel mod Vallensbæk begynder strækningen først efter Dybbølsbro station; strækningsafsnittet København H-Dybbølsbro er derfor kun medregnet med den halve strækningslængde.

d) Under projektering. De 2,6 km nærmest Svanemøllen station er en ny forbindelsesbane, der sluttes til den eksisterende Hareskovbane og erstatter de inderste 1,6 km af denne samt København L station. I forbindelse med elektrificeringen udbygges hele strækningen til dobbeltspor.

ber 1933 fra Vanløse over Nørrebro til Hellerup og tilbage samme vej. Datoerne for de enkelte delstrækningers åbning for elektrisk drift samt driftslængderne (regnet mellem stationsbygningernes midter) fremgår af tabel 1, og datoerne for åbning af nye stationer på de elektrificerede strækninger ses af tabel 2.

☆

TABEL 2

ÅBNINGSDATOER FOR NYE STATIONER PÅ DE ELEKTRIFICEREDE STRÆKNINGER.

15/5 1934	Vesterport	
15/5 1934	Nordhavn	
15/5 1934	Svanemøllen	
1/11 1934	Dybbølsbro	
1/11 1934	Enghave	a)
1/11 1934	Valby S	b)
15/5 1936	Fuglebakken	
15/5 1936	Bernstorffsvej	
15/5 1936	Jægersborg	
15/5 1936	Sorgenfri	
15/5 1936	Virum	c)
23/9 1941	Valby Langgade	d)
23/9 1941	Peter Bangsvej	
15/5 1949	Jyllingevej	e)
17/6 1953	Hvidovre	a)
17/6 1953	Brøndbyøster	
26/5 1963	Albertslund	f)
24/4 1964	Rødovre	

a) Holdestedet af samme navn på fjerntrafiksporene København H-Roskilde bortfaldt fra samme dato.
b) Midlertidig endestation, nedlagt den 26/5-1941, fra hvilken dato de elektriske tog førtes til den egentlige Valby station.
c) Det 0,7 km sydligere beliggende holdested af samme navn bortfaldt fra samme dato.
d) Fra den 3/6 1946 benævnt Langgade.
e) I sommerkøreplansperioden 1949 var Jyllingevej station også standsningssted for de ikke-elektriske tog på søn- og helligdage, jvf. fodnote til tabel 1, b.
f) Holdestedet Vridsløselille på fjerntrafiksporene København H-Roskilde bortfaldt fra samme dato.

☆

Til elektrificeringen valgtes det system, der benævnes "Jævnstrøm 1500 volt", driftsspændingen er normalt noget højere. Strømtilførslen til togene sker gennem luftledninger, "køreledningsanlægget", med sporet som returledning. (Der er dog foretaget forsøg med strømtilførsel gennem en "tredieskinne", hvorom mere senere). Køreledningsanlægget har negativ polaritet i forhold til sporet.

Den elektriske energi til togenes fremførelse og opvarmning aftages fra det offentlige forsyningsnet gennem et antal omformerstationer, hvis beliggenhed og ibrugtagningsdatoer fremgår af tabel 3. Voksende belastning af et køreledningsafsnit mellem to naboomformerstationer på en dobbeltsporet bane kan afhjælpes indtil en vis grad ved på passende steder at indskyde én eller flere såkaldte koblingsstationer, hvor de ellers uafhængige køreledninger for de to spor kan sammenkobles elektrisk. På S-banenettet har der hidtil kun været oprettet én koblingsstation (Svanemøllen), og denne er senere erstattet af en omformerstation, fordi belastningen voksede yderligere.

☆

TABEL 3

IBRUGTAGNINGSDATOER FOR OMFORMERSTATIONER.

29/11 1933	Hellerup	
29/11 1933	Flintholm	a)
25/4 1934	Enghave	
20/2 1936	Holte	
17/1 1949	Skovlunde	
1/6 1953	Glostrup	
12/6 1953	Østerport	
14/12 1954	Jægersborg	
3/11 1966	Svanemøllen koblingsstation	b)
28/8 1967	Tåstrup	
1/4 1968	Høvelte	c)
1/4 1968	Hillerød	
21/5 1968	Svanemøllen	
18/1 1969	Vesterport	

a) Beliggende mellem stationerne Frederiksberg og Vanløse.
b) Nedlagt den 21/5 1968.
c) Beliggende mellem stationerne Birkerød og Allerød.

☆

Til strømforsyning af Køgebugtbanen er omformerstationer under opførelse ved de kommende stationer Åmarken og Vallensbæk. På Hareskovbanen vil der blive etableret omformerstationer ved stationerne Ryparken (idag benævnt Lyngbyvej), Stengården og Værløse; førstnævnte omformerstation vil samtidig blive udnyttet til forstærkning af strømforsyningen af strækningsafsnittet Vanløse-Nørrebro-Hellerup.

Samtlige omformerstationer fjernstyres normalt fra et kommandorum på Enghave omformerstation.

Med henblik på eventuelle kommende tunnelbaner blev der i årene 1949-51 udført forsøg med strømaftagning fra en sideliggende tredieskinne med særligt profil. Tanken hermed var, at man ville kunne nedbringe anlægsudgifterne ved at udelade luftledningen, idet man så ville kunne nøjes med en lidt mindre fri højde i tunnellerne. Da man imidlertid har kunnet opnå tilsvarende fordele ved ændret udformning af vognmateriellet, må det nu påregnes, at eventuelle tunnelbaner i København vil blive udført med strømtilførsel gennem luftledning ligesom på det øvrige S-banenet.

Tredieskinneforsøgene fandt sted på Frederiksberglinien på højre spor fra Godthåbsvej til Fuglebakken. Den benyttede tredieskinne var af samme type som på S-banen i Hamburg og var tilligemed strømaftagere m.v. stillet til rådighed af denne. Prøvekørslerne foregik i den almindelige drift med et til formålet særligt udrustet 2-vognstog bestående af FS 908 og MM 757.

DRIFTSFORHOLD

S-banernes køreplan har hele tiden været tilrettelagt som en "stiv" køreplan med 20 minutters interval, suppleret med indskudte tog i myldretiderne og iøvrigt efter behov. I krigsårene 1940-45 var det dog naturligvis i kortere eller længere perioder nødvendigt at foretage tildels meget drastiske indskrænkninger i toggangen på S-banerne, og fuld 20-minutters drift kunne først genindføres den 25. august 1945.

Siden 1950 har de enkelte linier været kendetegnet ved liniebogstaver. Der findes for tiden (sommeren 1971) følgende hovedlinier:

Linie A: Vanløse-København H-Klampenborg, i myldretiderne på hverdage undtagen lørdage dog Herlev-København H-Klampenborg.

Linie B: Tåstrup-København H-Holte.

Linie C: Ballerup-København H-Hellerup, på hverdage dog Ballerup-København H-Holte uden stop mellem Hellerup og Lyngby.

Linie E: København H-Hillerød uden stop mellem Østerport og Holte; togene fører 1. vognklasse i form af en styrevogn af litra AS.

Linie F: Frederiksberg-Vanløse-Nørrebro-Hellerup, i myldretiderne på hverdage undtagen lørdage dog Frederiksberg-Vanløse-Nørrebro-Klampenborg.

Endvidere trafikeres for tiden følgende faste ekstralinier i myldretiderne på hverdage undtagen lørdage:

Linie Bx: Tåstrup-København H-Lyngby uden stop mellem Hvidovre og København H samt mellem Østerport og Bernstorffsvej. Enkelte Bx-tog kører også om lørdagen.

Linie Cx: Ballerup-København H-Hellerup uden stop mellem Herlev og København H samt mellem Østerport og Hellerup.

Linie Ex: (Ballerup)-København H-Hillerød uden stop mellem Herlev og København H samt mellem Østerport og Birkerød. De tog, der udgår fra henholdsvis videreføres til Ballerup, kører imellem Ballerup og Østerport i planen for linie Cx.

Driften besørges udelukkende af 4-akslede boggievogne formeret som motorvognstog med konstant forhold mellem antallet af motorvogne og antallet af bivogne. Denne driftsform er velegnet for forstadsbaner med korte stationsafstande og stiv køreplan, idet den ved igangsætningen opnåelige acceleration, som er af stor betydning for rejsehastigheden, er uafhængig af togstørrelsen.

Motorvognene (litra MM) har hver 4 banemotorer, således at alle aksler er drivaksler, og motoreffekten er 4 x 165 HK for mate-



Tog 6131 ved Klampenborg 19/6 1955.

riel af 1. og 2. levering (se materieloversigten), 4 x 180 HK for 3. - 5. levering og 4 x 200 HK for 6. og senere leveringer. Motorvognene er indrettet med førerrum i den ene ende.

Bivognene findes i to udførelser, nemlig som bivogne uden førerrum (litra FM og FML/FL) og som styrevogne med førerrum i den ene ende (litra FS og AS).

I den første tid var driften baseret på "halvtog" med sammensætningen MM - FM - MM eller på "heltog" bestående af to halvtog. (Benævnelserne halvtog og heltog er iøvrigt overtaget fra S-banen i Hamburg). Som følge af trafikkens hurtige vækst besluttede man sig imidlertid meget snart til at udvide 23 af de forhåndenværende 31 halvtog af 1. og 2. levering med en ekstra bivogn uden førerrum og anskaffe 8 styrevogne, således at der derefter kunne køres med tog bestående af 2, 4, 6 eller 8 vogne; samtidig blev perronerne på strækningerne Valby S - København H - Klampenborg og Hellerup - Holte forlænget svarende til en toglængde på maksimalt 8 vogne. Perronerne på strækningen Frederiksberg-Vanløse-Nørrebro-Hellerup blev ikke forlænget, hverken dengang eller senere, men ved alle senere udvidelser af S-banenettet er perronerne straks udført for en maksimal toglængde af 8 vogne.

Med den således udvidede vognpark, hvoraf der kunne formeres ialt 8 2-vognstog og 27 4-vognstog, klarede man sig indtil 2. verdenskrig. Under denne blev det af hensyn til strømbesparelse nødvendigt at begrænse såvel driftshyppigheden som togstørrelsen mest muligt. Man ombyggede derfor i 1941 og 1942 ialt 22 af de 23 senest leverede bivogne til styrevogne, hvorefter man havde materiel til ialt 30 2-vognstog og 16 4-vognstog. De ombyggede vogne (FS 901-922) røbede deres herkomst derved, at vognsider og tag ved vognenden med førerrum ikke var afrundet som på det øvrige materiel.

Indtil den nævnte ombygning havde fundet sted, kørtes visse 2-vognstog på Frederiksberglinien (der dengang endnu ikke hed linie F) med sammensætningen MM - MM, idet man som følge af driftsindskrænkningerne havde overskud af materiel. De således sammensatte 2-vognstog havde dobbelt så stor motoreffekt som et almindeligt 2-vognstog, og deres acceleration var derfor unormalt høj, men da køretiden ikke blev afkortet, opnåedes alligevel den tilsigtede strømbesparelse.

Fra og med 3. levering er alle materielanskaffelser baseret udelukkende på 2-vognstog bestående af styrevogn - motorvogn, og når man har afsluttet den igangværende udrangering af hele 1. og 2. levering med supplement (undtagen styrevognene FS 992-999, der har fået nye vognkasser), vil hele vognparken bestå af 2-vognstog, der alle vender ens, således at styrevognen er nordligst, når toget tænkes holdende på Hellerup station.

Materiellet af 3. og 4. levering vil ligeledes blive udrangeret efterhånden, hvorimod det endnu ikke er besluttet, hvad der skal ske med materiellet af 5. levering.

I de kommende år vil der i forbindelse med en modernisering af sikringsanlæggene på S-banens stationer og strækninger blive etableret "HKT-anlæg", d.v.s. udstyr til automatisk hastighedskontrol og togstop i afhængighed af det foranliggende strækningsafsnits driftsmæssige tilstand (besat eller ubesat spor, højeste tilladte hastighed i afsnittet m.m.). Alt rullende materiel af 6. og senere leveringer vil efterhånden blive forsynet med HKT-anlæg. Som prøvestrækning for det nye udstyr har man valgt strækningsafsnittet Vanløse-Ballerup, hvor installationsarbejdet for tiden er i gang.

DET RULLENDE MATERIEL

Materieloversigten indeholder oplysninger om hvert enkelt køretøjs historie; oplysningerne er ført a jour pr. 1. juli 1971. Det påregnes, at 10. levering vil blive afsluttet i 1971 og 11. levering i 1972.

Som byggested er for alle motorvogne anført A/S Frichs i Århus og for alle bivogne og styrevogne Vognfabrikken Scandia A/S i Randers, men reelt har begge disse fabrikker medvirket ved fremstillingen af samtlige vogne.

Fabrikationsnummer kan hverken opgives for bivognene uden førerrum eller for de 8 ældste styrevogne, idet Scandia først indførte fabrikationsnumre i 1942. I kolonnen for byggeår betyder to årstal adskilt af en skråstreg henholdsvis det på fabriksmærkepladen angivne

årstal og årstallet for køretøjets afgivelse til drift. (Når DSB benytter betegnelsen byggeår, menes herved normalt årstallet for afgivelse til drift.)

Tabellerne over materiel af 6. og senere leveringer indeholder supplerende oplysninger om særtogsanmeldelse og dato for hvert enkelt 2-vognstogs transport fra Korsør til København samt dato for overtagelsesprøveturen, medens en kolonne for udrangeringsår er udeladt som forhåbentlig overflødig foreløbig.

Vognene af 1. - 5. levering ("gammelt materiel") er alle udstyret med normale puffere og skruekobling i begge ender, men i driften har dette materiel altid kørt som faste 2-vognstog og faste 4-vognstog, der kan sammenkobles vilkårligt (førerrum mod førerrum). Disse faste vognsæt, der som følge af højspændingsførende forbindelseskabler mellem vognene ikke må adskilles uden videre, sammensættes efter systematiske nummerkombinationer, hvoraf nogle eksempler er vist i tabel 4. De tilstræbte nummerkombinationer har naturligvis løbende måttet afpasses efter stedfindende tilgang eller afgang af materiel.

Til strømaftagning fra køreledningsnettet var motorvognene af 1. - 4. levering oprindeligt udstyret med to pantografer, én over hver boggie. I driften benyttedes kun den ene, således at man i årets ulige måneder brugte den nordlige (når toget tænkes holdende på Hellerup station) og i årets lige måneder den sydlige. Fra og med 5. levering er motorvognene kun udstyret med én pantograf, anbragt over boggien længst fra førerrummet, men allerede inden det tidspunkt, da materiel af 5. levering

☆☆☆

TABEL 4

EKSEMPLER PÅ FASTE NUMMERKOMBINATIONER FOR 2-VOGNSTOG OG 4-VOGNSTOG af 1. - 5. LEVERING

De nedenfor anførte nummerrækkefølger gælder fra nord mod syd, når det pågældende 2-vognstog eller 4-vognstog tænkes holdende på Hellerup station.

Efter afslutning af 4. levering:

70 2-vognstog	16 4-vognstog
901/701 - 922/722 953/753 - 999/799 952/800	723/863/864/724 - 751/891/892/752 801/861/862/802

Efter afslutning af 5. levering:

87 2-vognstog	16 4-vognstog
901/701-922/722 935/735-999/799	723/883/884/724 - 731/891/892/732 733/881/882/734 801/861/862/802 - 817/877/878/818 819/879/880/800

Efter udrangering af alt materiel af 1. og 2. levering med supplement, undtagen FS 992/999:

57 2-vognstog	
963/763 - 973/773 955/774 975/775 - 976/776 957/777 978/778 - 999/799 950/800 - 954/804 935/805 - 949/819	Udover de nævnte faste 2-vognstog haves enkelte styrevogne af 3. og 4. levering i reserve.

begyndte at indgå i driften, gik man på det ældre materiel over til også kun at benytte pantografen længst fra førerrummet. Pantograferne nærmest førerrummet afmonteres lejlighedsvis; f.eks. hidrører pantograferne på MM 803-819 (5. levering) fra MM 783-799 af 4. levering.

Materiellet af 6. og senere leveringer ("nyt materiel") er udformet som kortkoblede 2-vognstog, der kun kan adskilles og samles på værksted. Togsættene, der har samme længde som 2-vognstogene af gammelt materiel, og som ligesom disse består af styrevogn - motorvogn, er i begge ender (førerrumsenderne) udstyret med normale puffere og skruekobling med undtagelse af MM 7631 og FS 7132, der forsøgsvis er udrustet med automatisk centralkobling af type Scharfenberg, som foruden træk- og stødkræfter overfører 2 bremseledninger og et antal elektriske styreledninger. I driften kan disse vogne altså kun kobles til hinanden, og de kører derfor i et særligt løb (for tiden på linie F), der indebærer daglig samling og adskillelse ved automatkoblingen. Iøvrigt er alt nyt materiel forberedt for eventuel senere overgang til automatkobling uden ændring af undervognene.

Bortset fra forannævnte undtagelse kan 2-vognstog af nyt materiel sammenkobles vilkårligt i driften.

Gammelt og nyt materiel kan ikke arbejde sammen i almindelig drift, men et tog af den ene type kan naturligvis i givet fald bruges til at bringe et nedbrudt tog af den anden type af vejen, da mekanisk sammenkobling er mulig.

For tilladelse til offentliggørelse af det foreliggende materiale samt for megen og værdifuld bistand under udarbejdelsen bringer jeg herved Danske Statsbaner min bedste tak.

Kommentarer til heftet modtages gerne; de bedes sendt til nedenstående adresse.

København, i juli 1971

JAMES STEFFENSEN
Ehlersvej 8
2900 Hellerup.

★ ★ ★

Gammelt og nyt mødes ved Svanemøllen 19/4 1970.
C 708 med særtog 952^{49} og tog 201^{49}.



S-togsmateriel, 1. levering, motorvogne MM (Frichs).

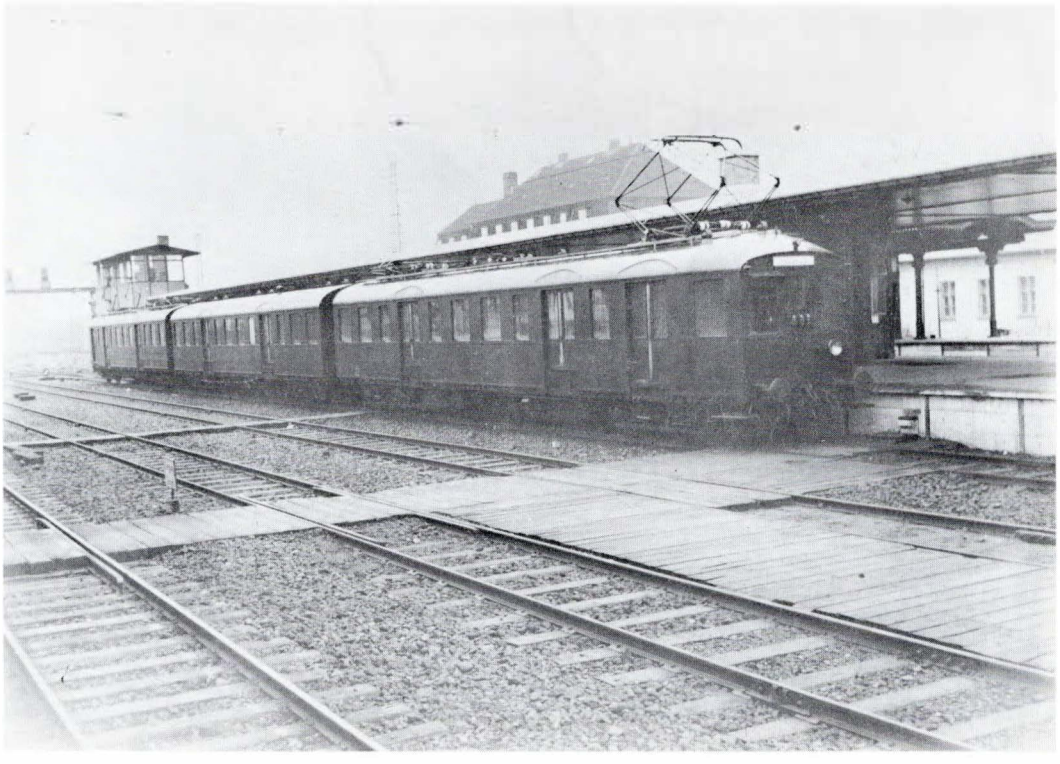
DSB nr.		Fabr. nr.	Bygget år	Udrang. år	Bemærkninger
Indtil 1941	Fra 1941				
501	701	158	1933	1970	
502	702	159	1933		
503	703	160	1933	1971	
504	704	161	1933	1971	
505	705	162	1933	1970	
506	706	163	1933	1971	
507	707	164	1933	1970	
508	708	165	1933	1971	
509	709	166	1933		
510	710	167	1933	1969	
511	711	168	1933/1934	1966	
512	712	169	1933/1934	1970	
513	713	170	1933/1934		
514	714	171	1933/1934		
515	715	172	1933/1934	1970	
516	716	173	1933/1934	1970	
517	717	174	1933/1934	1971	
518	718	175	1933/1934		
519	719	176	1933/1934	1970	
520	720	177	1933/1934	1971	
521	721	178	1933/1934	1970	
522	722	179	1933/1934	1970	
523	723	180	1933/1934	1969	
524	724	181	1933/1934	1969	
525	725	182	1933/1934	1969	
526	726	183	1933/1934	1970	
527	727	184	1933/1934	1969	
528	728	185	1933/1934	1969	
529	729	186	1933/1934	1970	
530	730	187	1933/1934	1970	
531	731	188	1933/1934	1970	
532	732	189	1933/1934		
533	733	190	1933/1934	1967	
534	734	191	1933/1934	1967	
535	735	192	1933/1934	1970	
536	736	193	1933/1934	1970	
537	737	194	1933/1934	1968	a)
538	738	195	1933/1934	1970	
539	739	196	1933/1934	1969	b)
540	740	197	1933/1934		
541	741	198	1933/1934	1967	
542	742	199	1933/1934	1969	

a) Beskadiget ved sammenstød i Hellerup 1/8 1968
b) Beskadiget ved sammenstød ved Vesterport 8/12 1968

S-togsmateriel, 1. levering, bivogne FM (Scandia).

DSB nr.			Fabr. nr.	Bygget år	Udrang. år	Bemærkninger
Indtil 1941	1941 - 50	Fra 1950				
12501	801	861		1933		
12502	802	862		1933		
12503	803	863		1933	1970	
12504	804	864		1933	1970	
12505	805	865		1933	1970	
12506	806	866		1933	1970	
12507	807	867		1933	1969	
12508	808	868		1933	1969	
12509	809	869		1933		
12510	810	870		1933		
12511	811	871		1933		
12512	812	872		1933		
12513	813	873		1933		
12514	814	874		1933		
12515	815	875		1933		
12516	816	876		1933		
12517	817	877		1933		
12518	818	878		1933		
12519	819	879		1933		
12520	820	880		1933		
12521	821	881		1933	1967	a)

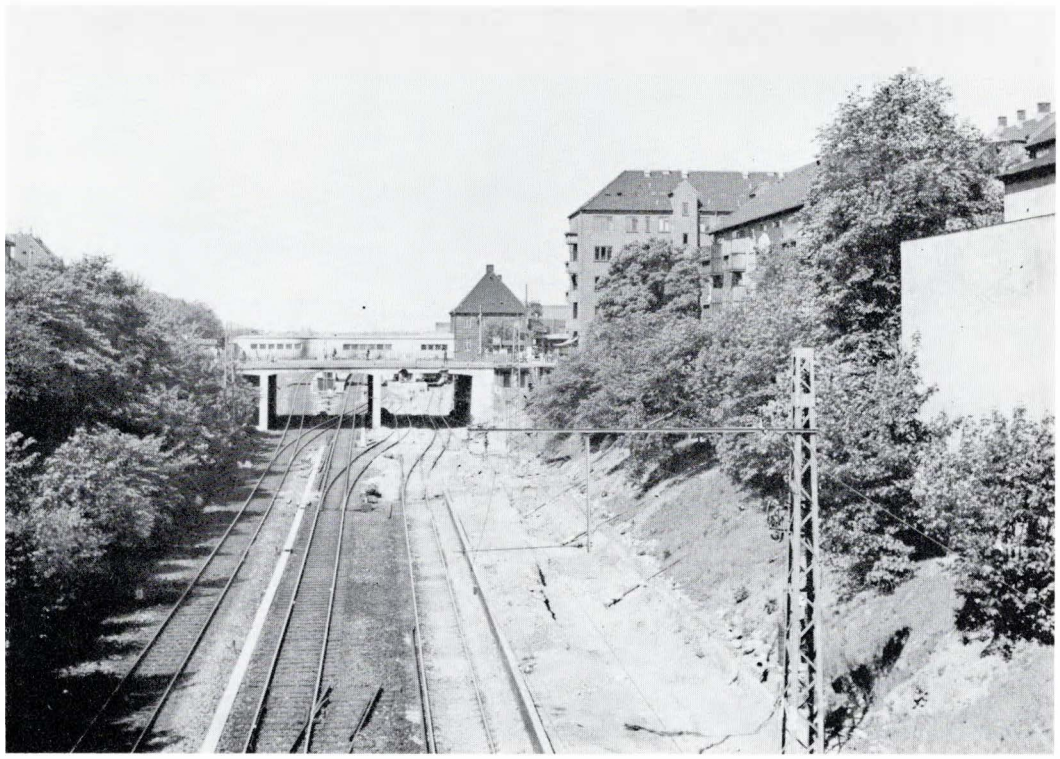
a) 1967- undervisningsvogn for Teknologisk Institut, København, driftsnr. 20-86-095 0 962-4



S-togsmateriel, 2. levering, motorvogne MM (Frichs).

DSB nr. Indtil 1941	DSB nr. Fra 1941	Fabr. nr.	Bygget år	Udrang. år	Bemærkninger
543	743	230	1935		
544	744	231	1935		
545	745	232	1935		
546	746	233	1935	1970	
547	747	234	1935		
548	748	235	1935		
549	749	236	1935		
550	750	237	1935		
551	751	238	1935		
552	752	239	1935		
553	753	240	1935		
554	754	241	1935		
555	755	242	1935		
556	756	243	1935		
557	757	244	1935		a)
558	758	245	1935	1967	
559	759	246	1935		
560	760	247	1935		
561	761	248	1935	1971	
562	762	249	1935		

a) 1949-51 udstyret med strømaftagere for strømaftagning fra sideskinne



S-togsmateriel, 2. levering, bivogne FM (Scandia).

DSB nr. Indtil 1941	DSB nr. 1941 - 50	DSB nr. Fra 1950	Fabr. nr.	Bygget år	Udrang. år	Bemærkninger
12522	822	882		1935	1967	
12523	823	883		1935	1969	
12524	824	884		1935	1969	
12525	825	885		1935	1969	
12526	826	886		1935	1970	a)
12527	827	887		1935	1969	
12528	828	888		1935	1969	
12529	829	889		1935	1970	
12530	830	890		1935		
12531	831	891		1935	1970	

a) 1970- undervisningsvogn for Jydsk Teknologisk Institut, Århus, driftsnr. 20-86-095 0 982-2

S-togsmateriel, supplement til 2. levering, bivogne og styrevogne (Scandia).

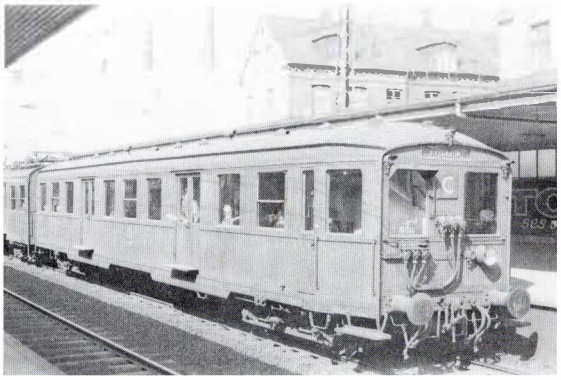
DSB litra og nr. Indtil 1941 ltr.	nr.	fra 1941 ltr.	nr.	Fabr. nr.	Bygget år	Omdannet til styrevogn år	ltr.	nr.	Udrang. år	Bemærkninger
FML	12532	FL	a)		1936	-	-	-	1970	
FML	12533	FL	833		1936	1942	FS	911	1969	
FML	12534	FL	834		1936	1942	FS	912	1970	
FML	12535	FL	835		1936	1942	FS	913		
FML	12536	FL	836		1936	1942	FS	914		
FML	12537	FL	837		1936	1942	FS	915	1970	
FML	12538	FL	838		1936	1942	FS	916	1971	
FML	12539	FL	839		1936	1942	FS	917	1970	
FML	12540	FL	840		1936	1942	FS	918		
FML	12541	FL	841		1936	1942	FS	919	1970	
FML	12542	FL	842		1936	1942	FS	920		
FML	12543	FL	843		1936	1942	FS	921	1968	
FML	12544	FL	844		1936	1942	FS	922	1970	
FML	12545	FL	901		1936	1941	FS	901	1970	
FML	12546	FL	902		1936	1941	FS	902		
FML	12547	FL	903		1936	1941	FS	903	1971	
FML	12548	FL	904		1936	1941	FS	904	1971	
FML	12549	FL	905		1936	1941	FS	905	1969	
FML	12550	FL	906		1936	1941	FS	906	1971	
FML	12551	FL	907		1936	1941	FS	907	1970	
FML	12552	FL	908		1936	1941	FS	908	1971	b)
FML	12553	FL	909		1936	1941	FS	909		
FML	12554	FL	910		1936	1941	FS	910	1969	
FS	12493	FS	992		1936	Leveret som styre-				bygget år 1961.
FS	12494	FS	993		1936	vogne med vognkas-				DSB litra og nr.
FS	12495	FS	994		1936	ser af letmetal, der				uændret.
FS	12496	FS	995		1936	i 1962-63 udveksle-				
FS	12497	FS	996		1936	des med nye vogn-				
FS	12498	FS	997		1936	kasser af stål.				
FS	12499	FS	998		1936	Scandia fabr. nr.				
FS	12500	FS	999		1936	24479 til 24486.				

a) 1941-50 nr. 832, fra 1950 nr. 892

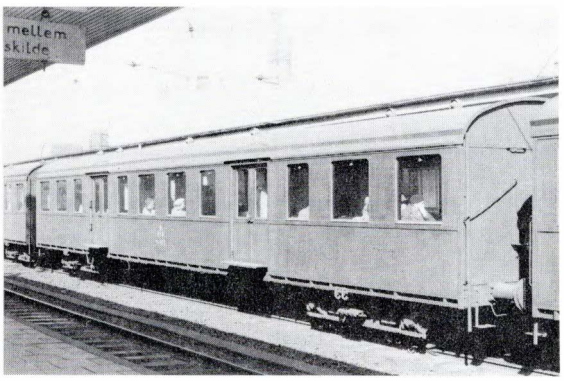
b) 1949-51 indrettet til samkørsel med MM 757 ved strømaftagning fra sideskinne



v.ø: Valby S 14/6 1936. Toget består af 7 vogne, idet ikke alle vogne i supplement til 2. levering på det tidspunkt var indsat i driften.

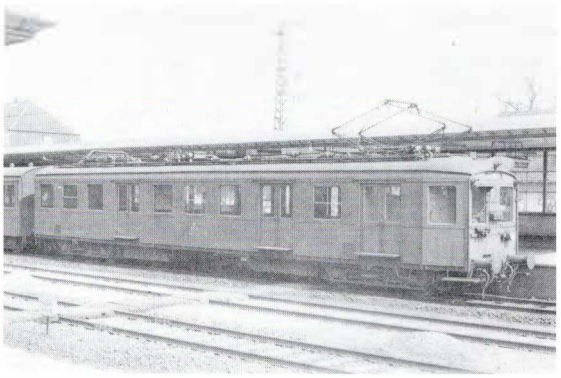


h.ø. Valby 18/4 1960: FS 993 med "rigtige" boggier.



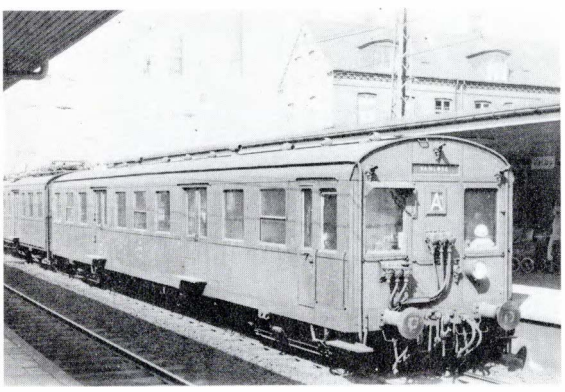
v.m. Valby 18/4 1960: FM 875 med "rigtige" boggier.

v.n. Valby 18/4 1960: FS 917 med "forkerte" boggier.



h.m. Hellerup 18/4 1960: MM 752 med "rigtige" boggier.

h.n. Stemningsbillede fra Klampenborg 15/4 1938.





S-togsmateriel, 3. levering, motorvogne MM (Frichs)

DSB nr.	Fabr. nr.	Bygget år	Udrang. år	Bemærkninger
763	377	1949		
764	378	1949		
765	379	1949		
766	380	1950		
767	381	1950		
768	382	1950		
769	383	1950		
770	384	1950		
771	385	1950		
772	386	1950		
773	387	1950		
774	388	1950		
775	389	1950		
776	390	1950		
777	391	1950		
778	392	1950		

S-togsmateriel, 3. levering, styrevogne FS (Scandia).

DSB nr.	Fabr. nr.	Bygget år	Udrang. år	Bemærkninger
976	19859	1949		
977	19860	1949	1969	
978	19861	1949		
979	19862	1949		
980	19863	1949		
981	19864	1949		
982	19865	1949		
983	19866	1949		
984	19867	1949		
985	19868	1949		
986	19869	1949		
987	19870	1949		
988	19871	1949		
989	19872	1949		
990	19873	1949		
991	19874	1949		

S-togsmateriel, 4. levering, motorvogne MM (Frichs)

DSB nr.	Fabr. nr.	Bygget år	Udrang. år	Bemærkninger
779	423	1952		
780	424	1952		
781	425	1952		
782	426	1952		
783	427	1952		
784	428	1952		
785	429	1952		
786	430	1952		
787	431	1952		
788	432	1952		
789	433	1952		
790	434	1952		
791	435	1952		
792	436	1952		
793	437	1952		
794	438	1952		
795	439	1952		
796	440	1952		Beskadiget ved sammenstød i Valby 5/10 1964
797	441	1952		
798	442	1952		
799	443	1952		
800	444	1952		
801	445	1952		
802	446	1953		

S- togsmateriel, 5. levering, motorvogne MM (Frichs)

DSB nr.	Fabr. nr.	Bygget år	Udrang. år	Bemærkninger
803	787	1962		
804	788	1962		
805	789	1962		
806	790	1962		
807	791	1962		
808	792	1962		
809	793	1962		Beskadiget ved sammenstød i Valby 5/10 1964
810	794	1962		
811	795	1962		
812	796	1962		
813	797	1962		Beskadiget ved sammenstød ved Vesterport 8/12 68
814	798	1962		
815	799	1962		
816	800	1962		
817	801	1962		
818	802	1962		
819	803	1962		

S-togsmateriel, 4. levering, styrevogne FS (Scandia)

DSB nr.	Fabr. nr.	Bygget år	Udrang. år	Bemærkninger
952	20716	1952		
953	20717	1952		
954	20718	1952		
955	20719	1952		
956	20720	1952		
957	20721	1952		
958	20722	1952	1967	
959	20723	1952		
960	20724	1952		
961	20725	1952		
962	20726	1952		
963	20727	1952		
964	20728	1952		
965	20729	1952		
966	20730	1952		
967	20731	1952		
968	20732	1952		
969	20733	1952		
970	20734	1952		
971	20735	1952		
972	20736	1952		
973	20737	1952		
974	20738	1952	1969	
975	20739	1952		

S-togsmateriel, 5. levering, styrevogne FS (Scandia)

DSB nr.	Fabr. nr.	Bygget år	udrang. år	Bemærkninger
935	23749	1961		
936	23750	1961		
937	23751	1961		
938	23752	1961		
939	23753	1961		
940	23754	1961		
941	23755	1961		
942	23756	1961		
943	23757	1961		
944	23758	1961		
945	23759	1961/1962		
946	23760	1962		
947	23761	1962		
948	23762	1962		
949	23763	1962		
950	23764	1962		
951	23765	1962		

S-togsmateriel, 6. levering

MM (Frichs)			AS (Scandia)			Ankomst til Kh		Overtag. prøvetur	Bemærkning
Nr.	Fabr.	År	Nr.	Fabr.	År	S.a.	Dato		
7501	882	1967	7001	26785	1968	1318	19/1 68	8/2 68	
7502	883	1967	7002	26786	1968	1370	31/1 68	19/2 68	
7503	884	1967	7003	26787	1968	1370	7/2 68	29/2 68	a)
7504	885	1968	7004	26788	1968	1465	28/2 68	11/3 68	
7505	886	1968	7005	26789	1968	1465	28/2 68	18/3 68	
7506	887	1968	7006	26790	1968	1465	8/3 68	26/3 68	
7507	888	1968	7007	26791	1968	1465	8/3 68	2/4 68	
MM (Frichs)			FS (Scandia)						
7601	889	1966	7101	26747	1967	1694	8/1 67	11/1 67	b))
7602	890	1966	7102	26748	1967	1771	1/2 67	6/2 67	) se
7603	891	1967	7103	26749	1967	1843	19/2 67	27/2 67	) endvi-
7604	892	1967	7104	26750	1967	1879	1/3 67	6/3 67	) dere
7605	893	1967	7105	26751	1967	1944	11/3 67	20/3 67	) side 19
7606	894	1967	7106	26752	1967	D282	19/3 67	30/3 67	)
7607	895	1967	7107	26753	1967	2029	5/4 67	18/4 67	
7608	896	1967	7108	26754	1967	2069	15/4 67	8/5 67	
7609	897	1967	7109	26755	1967	D12	22/4 67	12/5 67	
7610	898	1967	7110	26756	1967	2148	3/5 67	11/9 67	c)
7611	899	1967	7111	26757	1967	2221	17/5 67	26/5 67	
7612	900	1967	7112	26758	1967	2256	24/5 67	2/6 67	
7613	901	1967	7113	26759	1967	91	3/6 67	20/6 67	
7614	902	1967	7114	26760	1967	148	14/6 67	27/6 67	
7615	903	1967	7115	26761	1967	208	21/6 67	3/7 67	
7616	904	1967	7116	26762	1967	284	4/7 67	17/7 67	
7617	905	1967	7117	26763	1967	284	8/7 67	24/7 67	
7618	906	1967	7118	26764	1967	D30	18/7 67	4/8 67	
7619	907	1967	7119	26765	1967	378	28/7 67	19/8 67	
7620	908	1967	7120	26766	1967	442	9/8 67	29/8 67	
7621	909	1967	7121	26767	1967	487	16/8 67	4/9 67	
7622	910	1967	7122	26768	1967	545	25/8 67	20/9 67	
7623	911	1967	7123	26769	1967	605	2/9 67	6/10 67	
7624	912	1967	7124	26770	1967	659	12/9 67	10/10 67	
7625	913	1967	7125	26771	1967	819	4/10 67	18/10 67	
7626	914	1967	7126	26772	1967	856	10/10 67	20/10 67	
7627	915	1967	7127	26773	1967	921	18/10 67	25/10 67	
7628	916	1967	7128	26774	1967	D305	19/10 67	31/10 67	
7629	917	1967	7129	26775	1967	D404	26/10 67	7/11 67	
7630	918	1967	7130	26776	1967	1050	7/11 67	17/11 67	
7631	919	1967	7131	26777	1967	1113	21/11 67	5/12 67	d)
7632	920	1967	7132	26778	1967	1113	21/11 67	30/11 67	e)
7633	921	1967	7133	26779	1967	1179	5/12 67	13/12 67	
7634	922	1967	7134	26780	1967/1968	1179	5/12 67	20/12 67	
7635	923	1967	7135	26781	1967/1968	1220	13/12 67	3/1 68	
7636	924	1967	7136	26782	1967/1968	1250	20/12 67	17/1 68	
7637	925	1967	7137	26783	1967/1968	1272	29/12 67	25/1 68	
7638	926	1967	7138	26784	1967/1968	1300	11/1 68	31/1 68	

a) MM 7503 beskadiget ved sammenstød med løbske godsvogne ved Birkerød 24/3 71
b) FS 7101 beskadiget ved sammenstød i Hellerup 1/8 68, påny i drift 3/6 70
c) Overtagelsen forsinket som følge af rangeruheld inden prøveturen
d) MM 7631 forsynet med Scharfenbergkobling allerede ved leveringen
e) FS 7132 forsynet med Scharfenbergkobling allerede ved leveringen

S-togsmateriel, 6. levering, ændring hos Frichs

MM - FS	Afsendt til Frichs		Modtaget tilbage		Bemærkninger
	S.a.nr.	Dato	S.a.nr.	Dato	
7601-7101	590	1/9 67	799	3/10 67	De udførte ændringsarbejder omfattede kun ændring af ledningsføringen for visse dele af den elektriske montage
7602-7102	D 24	3/10 67	987	1/11 67	
7603-7103	986	31/10 67	1127	29/11 67	
7604-7104	1126	28/11 67	1242	21/12 67	
7605-7105	1250	20/12 67	1327	26/1 68	
7606-7106	1331	25/1 68	1456	23/2 68	

S-togsmateriel, 7. levering

MM (Frichs			FS (Scandia)			Ankomst til Kh		Overtag. prøvetur	Bemærkning
Nr.	Fabr.	År	Nr.	Fabr.	År	S.a.	Dato		
7639	998	1968	7139	27153	1968	1558	29/3 68	23/4 68	
7640	999	1968	7140	27154	1968	1558	29/3 68	23/4 68	
7641	1000	1968	7141	27155	1968	1705	23/4 68	17/5 68	
7642	1001	1968	7142	27156	1968	1705	23/4 68	17/5 68	
7643	1002	1968	7143	27157	1968	1370	2/5 68	21/5 68	
7644	1003	1968	7144	27158	1968	1370	14/5 68	7/6 68	
7645	1004	1968	7145	27159	1968	1370	22/5 68	10/6 68	
7646	1005	1968	7146	27160	1968	84	5/6 68	14/6 68	
7647	1006	1968	7147	27161	1968	84	11/6 68	25/6 68	
7648	1007	1968	7148	27162	1968	84	19/6 68	2/7 68	
7649	1008	1968	7149	27163	1968	84	26/6 68	8/8 68	
7650	1009	1968	7150	27164	1968	84	10/7 68	8/8 68	
7651	1010	1968	7151	27165	1968	84	25/7 68	20/8 68	
7652	1011	1968	7152	27166	1968	84	7/8 68	30/8 68	
7653	1012	1968	7153	27167	1968	84	20/8 68	6/9 68	
7654	1013	1968	7154	27168	1968	84	28/8 68	19/9 68	
7655	1014	1968	7155	27169	1968	84	12/9 68	15/10 68	
7656	1015	1968	7156	27170	1968	84	12/9 68	1/10 68	
7657	1016	1968	7157	27171	1968	84	24/9 68	25/10 68	
7658	1017	1968	7158	27172	1968	770	2/10 68	1/11 68	
7659	1018	1968	7159	27173	1968	770	10/10 68	6/11 68	
7660	1019	1968	7160	27174	1968	770	22/10 68	8/11 68	
7661	1020	1968	7161	27175	1968	770	30/10 68	15/11 68	
7662	1021	1968	7162	27176	1968	770	8/11 68	2/12 68	
7663	1022	1968	7163	27177	1968	770	13/11 68	4/12 68	
7664	1023	1968	7164	27178	1968	1038	21/11 68	18/12 68	
7665	1024	1968	7165	27179	1968	1038	28/11 68	11/12 68	
7666	1025	1968	7166	27180	1968/1969	1038	6/12 68	3/1 69	
7667	1026	1968	7167	27181	1968/1969	1038	13/12 68	9/1 69	
7668	1027	1968	7168	27182	1968/1969	1213	20/12 68	31/1 69	

S-togsmateriel, 8. levering

MM (Frichs)			FS (Scandia)			Ankomst til Kh		Overtag.	Bemærkning
Nr.	Fabr.	År	Nr.	Fabr.	År	S.a.	Dato	prøvetur	
7669	1050	1969	7169	27238	1969	1238	15/1 69	24/1 69	a)
7670	1051	1969	7170	27239	1969	1238	23/1 69	7/2 69	
7671	1052	1969	7171	27240	1969	1238	31/1 69	14/2 69	
7672	1053	1969	7172	27241	1969	1238	11/2 69	26/2 69	
7673	1054	1969	7173	27242	1969	1238	18/2 69	5/3 69	
7674	1055	1969	7174	27243	1969	1238	27/2 69	13/3 69	
7675	1056	1969	7175	27244	1969	1238	5/3 69	21/3 69	
7676	1057	1969	7176	27245	1969	1238	13/3 69	9/4 69	
7677	1058	1969	7177	27246	1969	1238	25/3 69	16/4 69	
7678	1059	1969	7178	27247	1969	1238	11/4 69	30/4 69	
7679	1060	1969	7179	27248	1969	1238	11/4 69	24/4 69	
7680	1061	1969	7180	27249	1969	1238	23/4 69	9/5 69	
7681	1062	1969	7181	27250	1969	1238	29/4 69	16/5 69	
7682	1063	1969	7182	27251	1969	1238	13/5 69	29/5 69	
7683	1064	1969	7183	27252	1969	1929	29/5 69	11/6 69	
7684	1065	1969	7184	27253	1969	1929	29/5 69	25/6 69	
7685	1066	1969	7185	27254	1969	152	18/6 69	3/7 69	
7686	1067	1969	7186	27255	1969	152	18/6 69	9/7 69	b)
7687	1068	1969	7187	27256	1969	70	27/6 69	23/7 69	
7688	1069	1969	7188	27257	1969	70	18/7 69	7/8 69	
7689	1070	1969	7189	27258	1969	70	6/8 69	21/8 69	
7690	1071	1969	7190	27259	1969	70	14/8 69	3/9 69	
7691	1072	1969	7191	27260	1969	70	27/8 69	19/9 69	
7692	1073	1969	7192	27261	1969	70	3/9 69	26/9 69	
7693	1074	1969	7193	27262	1969	70	11/9 69	3/10 69	
7694	1075	1969	7194	27263	1969	70	26/9 69	10/10 69	
7695	1076	1969	7195	27264	1969	824	9/10 69	3/11 69	
7696	1077	1969	7196	27265	1969	824	9/10 69	24/10 69	
7697	1078	1969	7197	27266	1969	70	23/10 69	20/11 69	
7698	1079	1969	7198	27267	1969	70	5/11 69	2/12 69	
7699	1080	1969	7199	27268	1969	1072	20/11 69	18/12 69	
7700	1081	1969	7200	27269	1969	1072	20/11 69	11/12 69	
7701	1082	1969	7201	27270	1969/1970	70	9/12 69	20/1 70	
7702	1083	1969	7202	27271	1969/1970	70	9/12 69	8/1 70	
7703	1084	1969	7203	27272	1969/1970	70	18/12 69	29/1 70	
7704	1085	1969	7204	27273	1969/1970	70	8/1 70	10/2 70	

a) Herfra ny standardskrift på vognsiderne
b) Herfra større standardskrift på vognsiderne

SIGNALPOSTEN er et tidsskrift for jernbaneinteresserede, der udkommer 6 gange om året. Prisen er for 7. årgang, 1971, kr. 30,-. 5. og 6. årgang kan endnu fås.
SIGNALPOSTENs forlag har udgivet håndbogen DSBs Old-Timere - i model, der omhandler vognbygning i model, men samtidig beskriver gamle jernbanevogne. Den er rigt illustreret og har mange tegninger. Pris kr. 79,50.
Desuden er udgivet ROMANTIK i Røg og Damp, en roman om Haderslev Amts Jernbaner. Illustreret med over 100 fotos og tegninger. Pris kr. 46,-.
Desuden er der en rest tilbage af jubilæumsskrifterne om SVJ (kr. 6,-), HP (6,-) SB (8,-) og HHGB (11,50). Der er udsendt fotohefter, 1. om FFJ og 2. om AHB og AHJ (pr. stk. 12,-). Bestilling på giro 9.47.22 (adresse, se side 21).

S-togsmateriel, 9. levering

MM (Frichs)			FS (Scandia)			Ankomst til Kh		Overtag.	Bemærkning
Nr.	Fabr.	År	Nr.	Fabr.	År	S.a.	Dato	prøvetur	
7705	1126	1970	7205	27384	1970	1263	29/1 70	3/3 70	
7706	1127	1970	7206	27385	1970	1263	29/1 70	3/3 70	
7707	1128	1970	7207	27386	1970	1311	18/2 70	12/3 70	
7708	1129	1970	7208	27387	1970	1311	18/2 70	3/3 70	
7709	1130	1970	7209	27388	1970	1365	10/3 70	24/3 70	
7710	1131	1970	7210	27389	1970	1365	10/3 70	9/4 70	
7711	1132	1970	7211	27390	1970	1392	1/4 70	16/4 70	
7712	1133	1970	7212	27391	1970	1392	1/4 70	21/4 70	
7713	1134	1970	7213	27392	1970	70	10/4 70	30/4 70	
7714	1135	1970	7214	27393	1970	1560	5/5 70	29/5 70	
7715	1136	1970	7215	27394	1970	1560	5/5 70	18/6 70	
7716	1137	1970	7216	27395	1970	1644	29/5 70	3/7 70	
7717	1138	1970	7217	27396	1970	1644	29/5 70	3/7 70	
7718	1139	1970	7218	27397	1970	122	16/6 70	21/7 70	
7719	1140	1970	7219	27398	1970	122	16/6 70	28/7 70	
7720	1141	1970	7220	27399	1970	195	8/7 70	11/8 70	
7721	1142	1970	7221	27400	1970	195	8/7 70	14/8 70	
7722	1143	1970	7222	27401	1970	271	11/8 70	1/9 70	
7723	1144	1970	7223	27402	1970	271	11/8 70	9/9 70	
7724	1145	1970	7224	27403	1970	333	1/9 70	29/9 70	
7725	1146	1970	7225	27404	1970	333	1/9 70	17/9 70	
7726	1147	1970	7226	27405	1970	441	1/10 70	22/10 70	
7727	1148	1970	7227	27406	1970	441	1/10 70	29/10 70	
7728	1149	1970	7228	27407	1970	441	29/10 70	24/11 70	
7729	1150	1970	7229	27408	1970	441	29/10 70	12/11 70	
7730	1151	1970	7230	27409	1970	441	25/11 70	10/12 70	
7731	1152	1970	7231	27410	1970	441	25/11 70	21/12 70	
7732	1153	1970	7232	27411	1970/1971	441	10/12 70	5/1 71	
7733	1154	1970	7233	27412	1970/1971	441	7/1 71	29/1 71	
7734	1155	1970	7234	27413	1970/1971	441	7/1 71	19/1 71	

Fototekster

Side 11: Halvtog på Hellerup 15/12 1933. Bemærk, at man her benytter de yderste strømaftagere i toget.

Side 12: Valby S under nedbrydning 8/6 1941.

Side 22: Prøvetog i Hillerød 18/4 1968.

Side 23: Heltog på Nørrebro station 8/4 1934.

De vil kunne købe forstørrelser i 13 x 18 cm af dette heftes billeder (pånær bagsidebilledet) for kr. 5,- pr. stk.
Bestilling sker ved indbetaling på giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, af beløbet plus forsendelse kr. 1,50 pr. ordre. Husk på venstre talon at anføre sidetal og placering.

S-togsmateriel, 10. levering

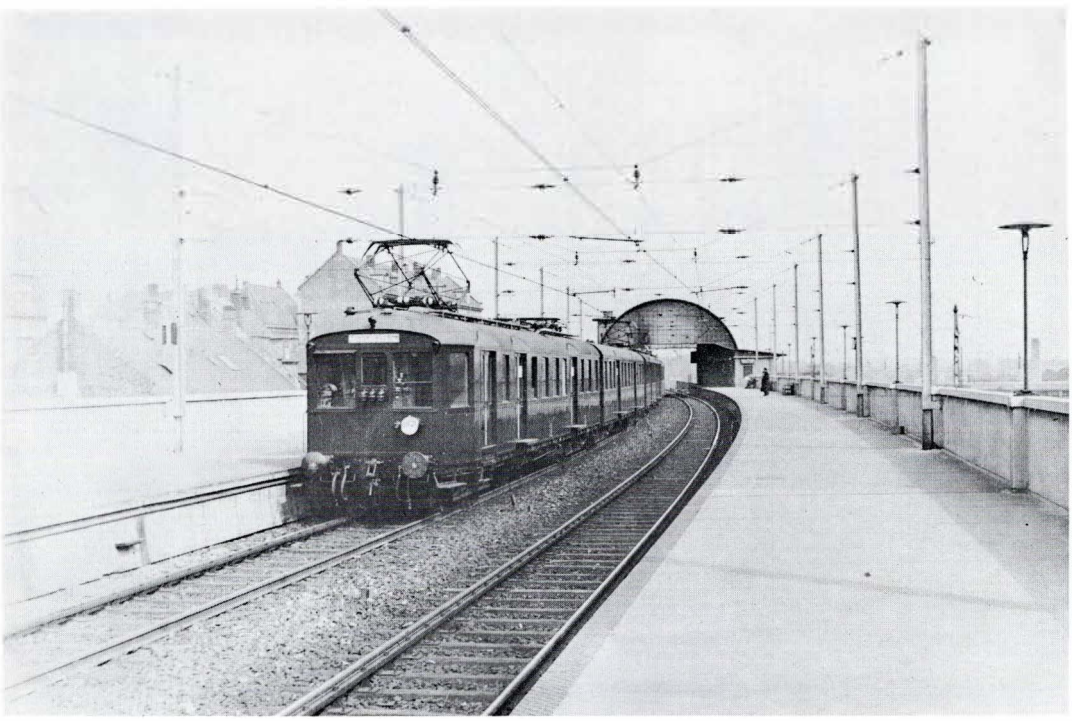
MM (Frichs)			FS (Scandia)			Ankomst til Kh		Overtag.	Bemærkning
Nr.	Fabr.	År	Nr.	Fabr.	År	S.a.	Dato	prøvetur	
7735	1208	1971	7235	27594	1971	777	31/1 71	26/4 71	a)
7736	1209	1971	7236	27595	1971	441	2/3 71		
7737	1210	1971	7237	27596	1971	441	2/3 71		
7738	1211	1971	7238	27597	1971	441	31/3 71		
7739	1212	1971	7239	27598	1971	441	31/3 71		
7740	1213	1971	7240	27599	1971	441	27/4 71		
7741	1214	1971	7241	27600	1971	51	27/5 71	26/6 71	
7742	1215	1971	7242	27601	1971	51	27/5 71	1/7 71	
7743	1216	1971	7243	27602	1971	51	10/6 71		
7744	1217	1971	7244	27603	1971	51	10/6 71		
7745			7245						
7746			7246						
7747			7247						
7748			7248						
7749			7249						
7750			7250						
7751			7251						
7752			7252						
7753			7253						
7754			7254						
7755			7255						
7756			7256						
7757			7257						
7758			7258						

a) Udrustet som prøvetog for HKT-udstyr



S-togsmateriel, 11. levering

MM (Frichs)			FS (Scandia)			Ankomst til Kh		Overtag. prøvetur	Bemærkning
Nr.	Fabr.	År	Nr.	Fabr.	År	S.a.	Dato		
7759			7259						
7760			7260						
7761			7261						
7762			7262						
7763			7263						
7764			7264						
7765			7265						
7766			7266						
7767			7267						
7768			7268						
7769			7269						
7770			7270						
7771			7271						
7772			7272						
7773			7273						
7774			7274						
7775			7275						
7776			7276						
7777			7277						
7778			7278						
7779			7279						
7780			7280						
7781			7281						
7782			7282						

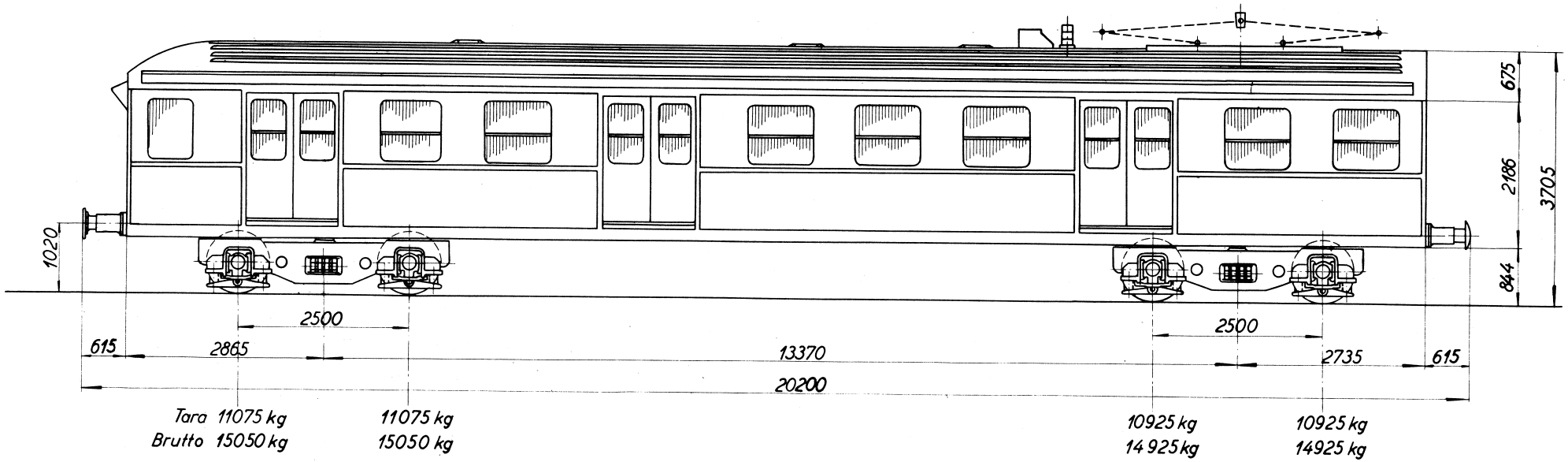


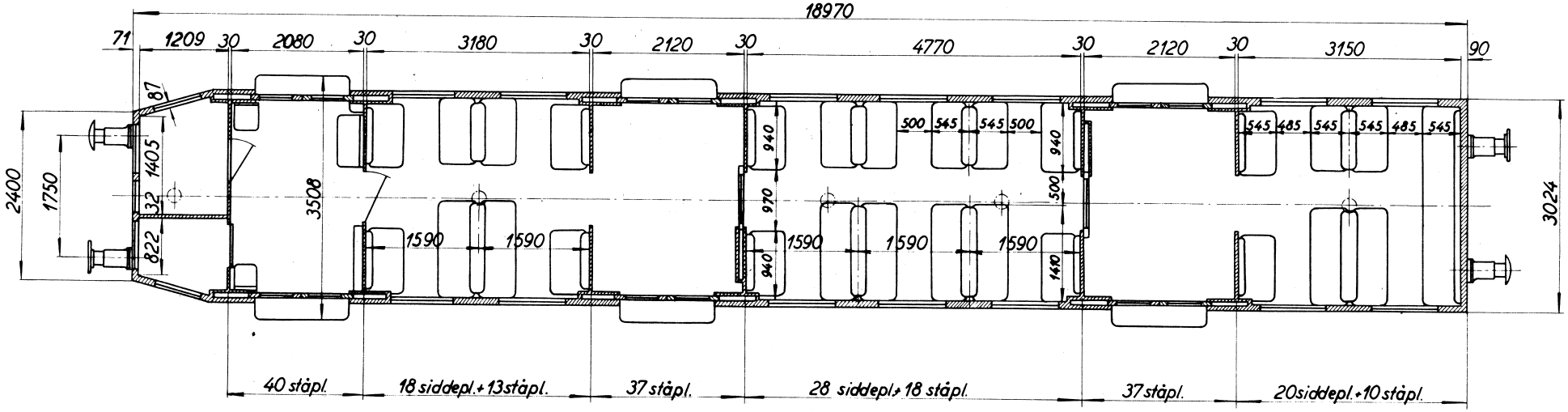


Herover: Indvielsestoget Vanløse-Ballerup 14/5 1949. Her mellem Skovlunde og Ballerup.

Herunder: Et nyt togsæt (MM 7647 - FS 7147) er hentet i Korsør 11/6 1968 og er nu - forspændt MO 1994 - klar til viderekørsel fra Frederiksberg.

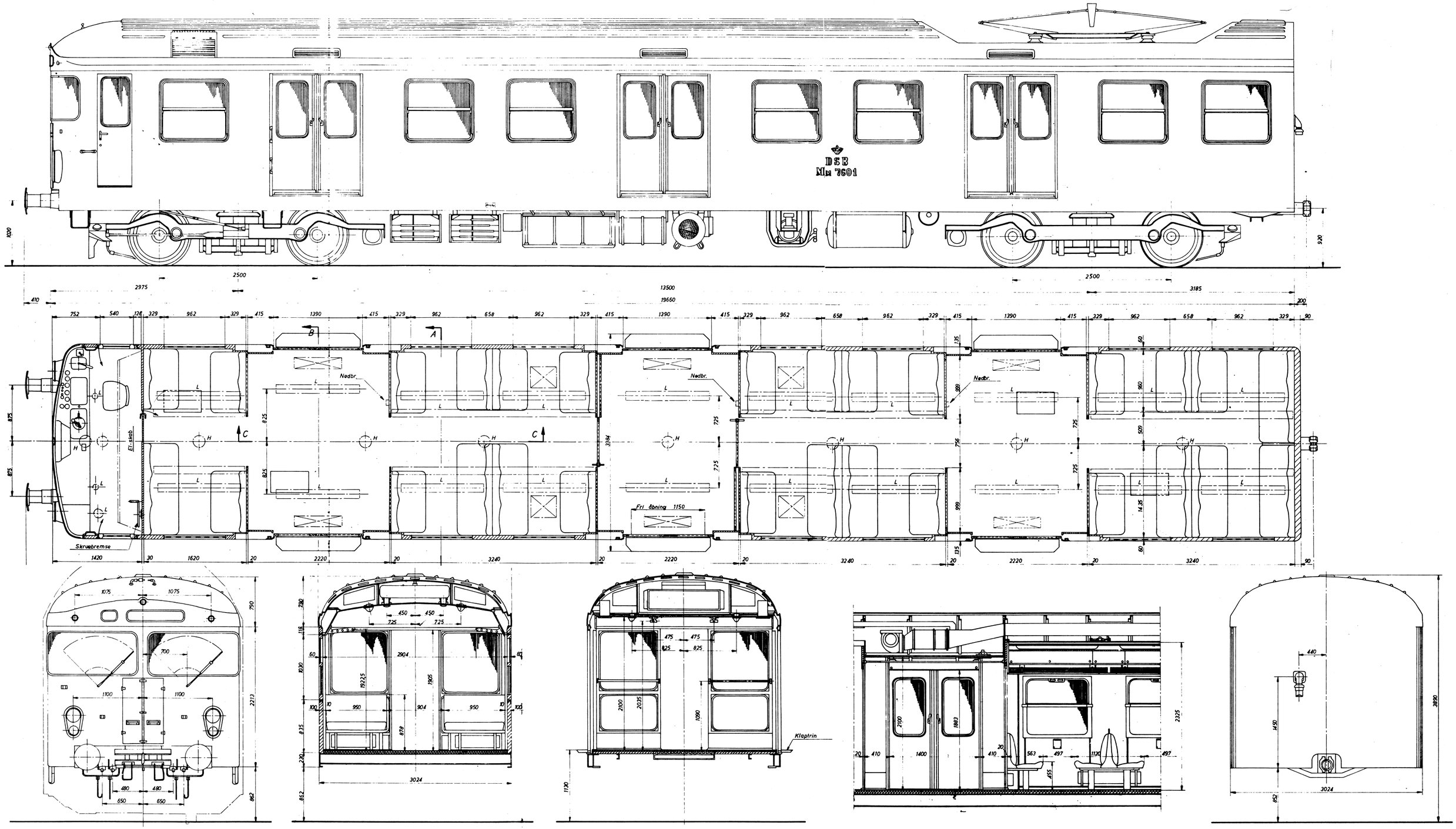


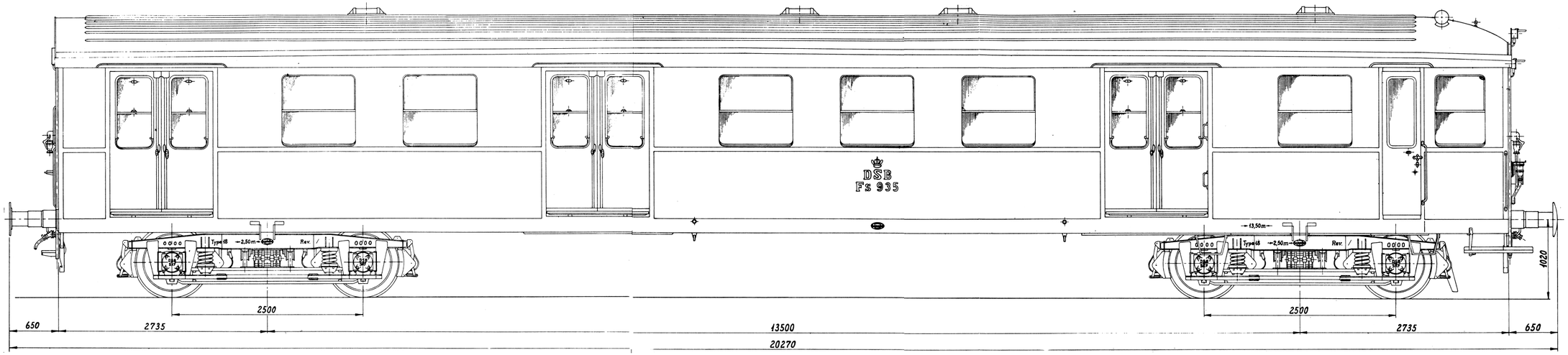


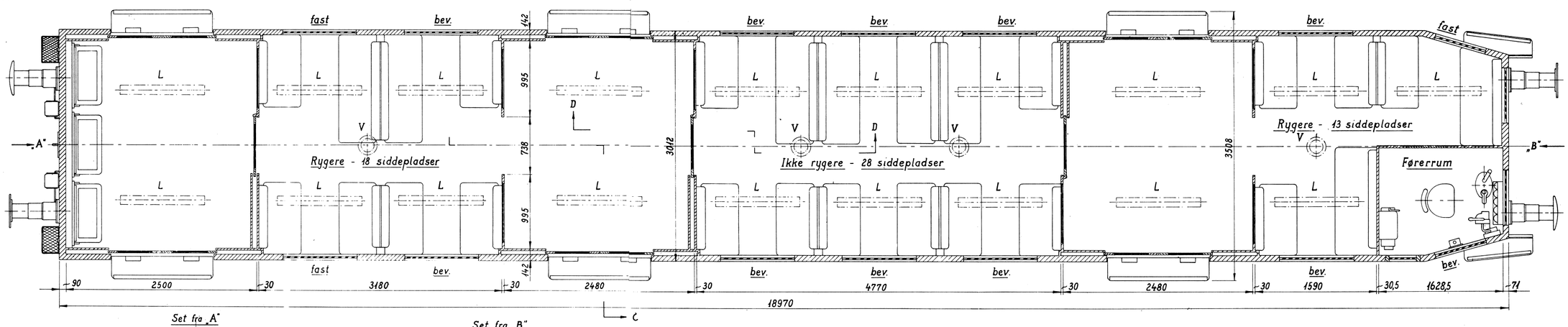


Antal siddepladser	66
Antal ståpladser	155
Tjenestevægt vejet	44000 kg
1) Forende	22150 kg
2) Bagende	21850 kg
Nyttelast	15950 kg
Bruttovægt	59950 kg
Max. hastighed	90 km/h
Minste kurveradius	90 m

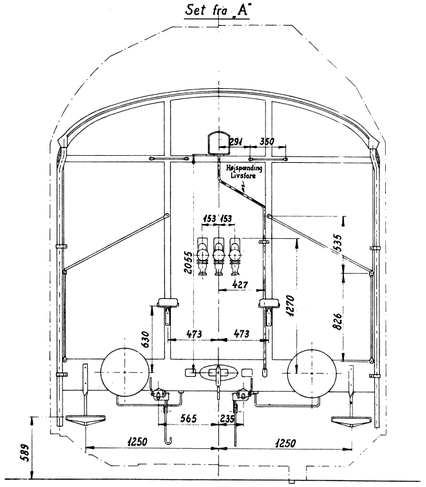

C


DSB
Mu 7601
Nedbr.
El-skab
Skruebremse
Fri åbning 1150
Klaptrin

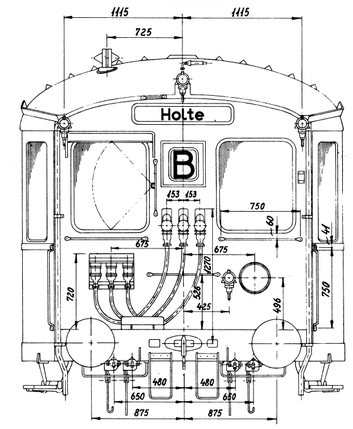




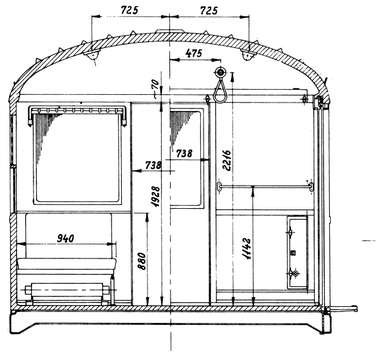
Set fra „A"



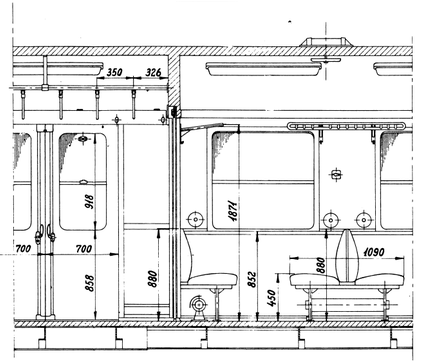
Set fra „B"



Snit C-C



Snit D-D



L = Lampe
V = Ventilator